

GRAND TRONC
DE
CHEMIN DE FER:

LETTRE DE B. HOLMES, ÉCR.,
AUX
MEMBRES DE L'HON.
ASSEMBLÉE LÉGISLATIVE.

TORONTO:
IMPRIMÉ PAR S. DERBISHIRE ET G. DESBARATS,
Imprimeur de Sa Très Excellente Majesté la Reine.
1856.

LE GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

*Lettre de Benjamin Holmes, Ecuyer, aux Membres de l'Honorable
Assemblée Législative.*

MESSIEURS,—Comme le gouvernement exécutif s'adressera bientôt à vous relativement au grand tronc de chemin de fer et à l'état dans lequel s'en trouvent actuellement les finances, dans le but, ainsi que je l'apprends, d'accorder quelque assistance à cette compagnie, je me sens porté à vous soumettre un état des affaires de la compagnie qui, je le conçois, vous aidera considérablement à en venir à des conclusions correctes sur l'état réel dans lequel se trouvent actuellement les finances de cette grande entreprise nationale,—et je le fais avec d'autant plus d'empressement que j'ai la conviction que si les fausses représentations (pour ne point me servir d'expressions plus fortes) qui ont été dernièrement et si souvent répétées, et avec des motifs si sinistres en apparence, restaient sans réfutation, vous pourriez en venir à des conclusions erronées et par conséquent vous former de bien fausses idées sur l'affaire que j'ai à vous soumettre. Et afin que cette communication ne soit pas mal interprétée et que l'objet n'en soit pas perverti, mais soit apprécié comme j'entends le faire apprécier c. a. d., comme un état correct de la condition actuelle de la compagnie du grand tronc de chemin de fer—n'étant dans le fait que le reflet des connaissances et des opinions que j'entretiens sur l'entreprise—reflet absolument exempt de toute couleur politique, de tous rapports même les plus éloignés avec la crise ministérielle qui se rattache actuellement au grand tronc,—je crois de mon devoir de vous déclarer que je suis responsable et seul responsable des opinions qui se trouvent énoncées plus loin ; et je désire qu'il soit bien compris qu'aucun membre du gouvernement ou de l'administration du grand tronc n'a jamais vu ni connu l'existence de ce document.

Je m'adresse à vous non-seulement comme l'un des directeurs de la compagnie du grand tronc de chemin de fer, mais encore comme Canadien ; et comme tel, j'ai la confiance de paraître devant vous fort de la conviction que ma carrière passée est une

garantie suffisante pour tous les membres de l'assemblée législative et pour tous les Canadiens que, sous nulle circonstance, je ne voudrais imprimer quelque chose pour avocasser la cause de tout mouvement qui, directement ou indirectement, pourrait pour un instant nuire à la réputation de la province ou qui ferait de moi, même pour le plus court instant, l'instrument d'intentions frauduleuses. Et, pour aucune considération que l'on puisse imaginer, je ne voudrais m'associer à une entreprise, y paraître même attaché comme l'un des directeurs, si pour un instant je concevais que l'objet en est mal représenté, que les chiffres en sont falsifiés, comme il n'a été que trop gratuitement et trop injustement avancé depuis quelque temps.

Ce que j'ai écrit ici—je le crois consciencieusement, et je suis prêt à risquer ma réputation sur l'exactitude de toutes mes assertions. Je ne parais dans le moment actuel que pour donner des explications sur l'origine des difficultés dont cette compagnie se trouve actuellement environnée, et avec ces remarques préliminaires, je vais maintenant tracer la marche de la compagnie depuis sa création jusqu'à l'époque actuelle, le faisant en toute franchise, et me contentant de vous demander une oreille impartiale, un jugement sans prévention.

Les discussions qui s'élevèrent dans le parlement, durant la session tenue à Québec dans l'automne et l'hiver de 1852-3, ne sont certainement pas sorties du souvenir d'un grand nombre de membres qui occupent aujourd'hui des sièges dans les salles législatives de Toronto. On accordait alors la charte qui conférait à la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada le privilège d'ouvrir une ligne de chemin de Trois-Pistoles à Sarnia, avec pouvoir de s'unir à tout autre chemin en existence ; et l'on disait en même temps à la chambre que la maison riche et bien connue dans Londres, de MM. Peto, Brassey, Betts & Cie., était prête à entreprendre la construction du chemin, et le faire d'une manière égale, à tous égards, aux chemins de fer anglais de première classe.

Avant cette époque il y avait, bien que non encore fini, le chemin du St. Laurent et de l'Atlantique en partie en opération et devant se rattacher, quoiqu'il ne le fut pas encore, au chemin de l'Atlantique et du St. Laurent ou chemin de Portland. Se faisaient aussi les chemins de Québec et Richmond et le chemin de Toronto et Guelph.

Les embarras dans lesquels se trouvaient alors le chemin du St. Laurent et de l'Atlantique, avec des moyens épuisés et à l'état d'achèvement dans lequel il était, en avaient réduit les actions à environ 45 piastres pour chaque cent piastres originairement payées dans le capital, et la même dépression sévissait également sur les actions de la section de l'Atlantique ou du chemin de Portland. Les directeurs du chemin du St. Laurent et de l'Atlantique considérèrent donc qu'il était à désirer, et crurent qu'il était probable, que leur compagnie maintenant embarrassée pourrait effectuer un transfert ou une vente, aujourd'hui que la compagnie du grand tronc était définitivement organisée à Londres ; et son président, M. A. T. Galt, sur le point de passer alors en Angleterre, fut revêtu de pleins pouvoirs pour effectuer la vente ou le transfert des droits et privilèges de la compagnie du St. Laurent et de l'Atlantique à la compagnie du grand tronc de chemin de fer ; et la compagnie de Portland donna pareillement au même monsieur le pouvoir de négocier le bail ou la vente perpétuelle, de manière que la ligne du grand tronc aurait un terminus, à l'est, sur les bords de l'Atlantique.

A cette époque—Décembre, 1852—j'occupais, qu'il me soit permis de le dire, la position de vice-président de la compagnie du chemin du St. Laurent et de l'Atlantique, et il était entendu que le président d'alors, M. Galt, se retirerait et, comme il refusait d'être réélu, j'étais considéré comme le directeur gérant. Ce monsieur, après un court séjour en Angleterre nous annonça la fin heureuse de ses négociations, et vers le même temps je fus inopinément informé que mon nom paraîtrait comme directeur dans le prospectus de la compagnie récemment organisée. Les arrangements nécessaires pour la fusion des compagnies du St. Laurent et l'Atlantique, de Québec et Richmond et de Toronto et Guelph avec le grand tronc, furent subséquemment complétés, ainsi que le bail de la compagnie de l'Atlantique et St. Laurent pour 999 ans, dans le mois d'avril, et le prospectus de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada fut publié à Londres, et en juillet, 1853, je fus nommé vice-président de la compagnie.

On se rappellera que le capital total de la compagnie était de £9,500,000 sterling, composé comme suit :—

En 144,920 actions divisées en émissions A et
B—de £25 sterling, chaque.....

£3,623,000

En débentures de la compagnie convertibles en actions.....	£1,811,500	
En débentures ou obligations du gouverne- ment.....	1,811,500	<u>3,623,000</u>
		<u>7,246,000</u>

La différence était rétablie comme suit :—

Montant déjà prélevé en actions et employé aux travaux du chemin de fer du St. Lau- rent et de l'Atlantique	£683,400	
Montant déjà reçu en débentures par les compagnies de Québec et Richmond et de l'Atlantique et St. Laurent.....	£733,000	
		<u>1,416,400</u>

Réservé sur actions et débentures pour sous-
cription en Canada, sous l'impression que
les actionnaires dans les compagnies du
St. Laurent et l'Atlantique, de Québec et
Richmond, et Toronto et Guelph pren-
draient avec empressement les actions ainsi
réservées, savoir.....

837,600

2,254,000

£9,500,000

Il était aussi entendu que l'émission des actions et des dében-
tures se ferait comme suit :

La moitié des actions devait être appelée l'émission A, et répar-
tie de suite.

Disons 72460 actions à £25.....	1,811,500	
La moitié en débentures de la compagnie, No. 1.....	905,750	
La moitié en débentures du gouvernement, No. 1.....	905,750	
		<u>1,811,500</u>

£3,623,000

£200 de débentures, moitié de chaque description, devaient être émis avec un égal montant (£200) en actions. Il fut décidé à cette époque que la souscription de dépôt serait fixée à £5 par action et 20 pour cent sur les débentures, et que les versements à l'avenir seraient payés à des intervalles de pas moins de quatre mois entre chaque demande, ou par sommes n'excédant pas £2 10s. par action, et 10 pour cent sur les débentures.

La convention entre la compagnie et les entrepreneurs, tant anglais que canadiens, était, que pour la somme de £8,500 sterling par mille, eux (les entrepreneurs) devaient délivrer à la compagnie, dans un délai limité, toute la ligne de chemin de fer, exempté de toutes réclamations pour dommages et droits de passage, —laquelle somme couvre aussi le coût de toutes les stations, ponts et fonds roulant au complet.

Le contrat pour la construction du pont Victoria est séparé et est couvert par une somme ronde, disons £1,400,000 sterling.

La compagnie n'a rien à faire avec les arrangements des entrepreneurs anglais pour l'exécution des travaux par l'intermédiaire de leurs agents en Canada, MM. Hodges, Tate, Rowan et Reekie, si ce n'est de constater par leur ingénieur en chef, M. A. M. Ross, que les travaux accomplis sont, sous tous rapports, strictement conformes aux plans et spécifications.

En conséquence, on verra donc de suite que les intérêts des entrepreneurs sont séparés et distincts, excepté en autant qu'ils sont ou peuvent devenir actionnaires ou porteurs de débentures de la compagnie.

Le 3 de Mai, 1853, la répartition finale des actions se fit à Londres, lorsqu'il fut réparti 71,648 actions, se montant à £1,791, 200. Les débentures émises à la même date se montaient à un pareil chiffre, faisant pour le capital A un total de £3,582,400. Le dernier des versements échéera le 16 de Juin prochain, et il est bien satisfaisant de pouvoir dire qu'en comprenant tous les arrérages et les défalcatons, ce versement final sera couvert par la faible somme de £285,285 ; et les directeurs ont éprouvé beaucoup de plaisir à remarquer le montant considérable de versements qui, depuis le commencement, ont été payés en plein par les actionnaires anglais.

Le mémorial, adressé le 13 Mars dernier à Son Excellence le Gouverneur Général et publié depuis, expose si clairement les auspices favorables sous lesquels la compagnie a été organisée à Londres—les avantages que l'entreprise a conférés et confèrera à la province lorsqu'elle sera terminée—son avenir et sa position actuelle et l'épuisement presque total de ses moyens pour le parachèvement des travaux qu'elle s'était engagée à terminer, lorsque dans le mois de Mai dernier le parlement vota l'émission additionnelle de £900,000 en débetures provinciales, que la lecture attentive de ce document me dispensera du besoin d'offrir des explications ultérieures sur la nécessité qui existe d'assurer le parachèvement complet de ce grand ouvrage provincial; mais il est nécessaire que j'explique, chose que j'espère être en état de faire d'une manière satisfaisante, le déficit apparent dans les grands moyens que l'on supposait avoir primitivement obtenus, ainsi que la nécessité qu'il y a de faire des appropriations additionnelles, telles que demandées dans le mémorial en question, pour le parachèvement de toute la ligne dans son intégrité première, en autant que les sections ouest y sont concernées, et surtout par rapport à ce chaînon indispensable dans la chaîne de communication, le Pont Victoria. De jour en jour je suis convaincu davantage de l'importance et de la nécessité absolue de ce pont sur le St. Laurent, et plus sa construction sera retardée, plus le désappointement qui existe actuellement dans l'esprit des entrepreneurs continuera à y régner, et conséquemment plus les recettes du chemin continueront à être bien au-dessous des estimés primitivement faits. Mais le Pont Victoria une fois complété, je n'hésite pas à le dire, les recettes non-seulement paieront l'intérêt sur toutes les obligations de la compagnie, mais assureront une balance pour des dividendes sur le capital social.

Je sais qu'on peut, avec une apparence de raison, soutenir qu'il s'est fait *ab initio* de faux calculs—et pour des montants sérieux, vu que, pendant que les ressources de la compagnie ont été bien plus considérables qu'on ne l'anticipait dans le principe, non-seulement en raison de la garantie additionnelle de £900,000, sur laquelle on n'avait jamais compté, mais aussi parce que les versements furent payés bien plus promptement qu'on n'aurait pu l'espérer et furent, dans le fait, anticipés pour des montants aussi considérables, si l'on tient compte de l'état des finances des deux dernières années,—et qu'en outre les entrepreneurs Anglais furent

largement payés en débetures et en actions de la compagnie, au lieu de l'être en argent, tel qu'entendu dans le principe;—cependant, je soutiens qu'il paraîtra inexplicable que malgré toutes ces augmentations inattendues dans son revenu, la compagnie soit aujourd'hui incapable d'exécuter les travaux entrepris dans le principe lors du contrat de fusion. L'explication qui devient ici nécessaire, et qui va être donnée, résout le problème de toutes nos difficultés.

En premier lieu donc, les £ 837,600 réservés pour les canadiens et que ceux qui avaient projeté l'entreprise comptaient comme devant être pris par des actionnaires provinciaux qui auraient désiré avoir quelque intérêt dans ce grand chemin de fer national—n'ont jamais été souscrits; et c'est un fait regrettable que sur la somme immense nécessaire pour compléter un ouvrage de tant d'importance à la province, il ne se trouve d'actionnaires canadiens dans le grand tronc que pour le faible montant de £ 10,500—tandis que c'est pareillement un fait déplorable que parmi ceux mêmes qui furent les premiers intéressés dans la compagnie de chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, de Québec et Richmond et de Toronto et Guelph, ces listes d'actions ont été diminuées par les porteurs qui les vendaient sur les marchés de Londres pour la misérable somme de £ 136,225 y compris les £ 100,000 des actions de Toronto et Guelph possédées par la corporation de Toronto, réduisant par là à moins de £ 150,000 le montant des intérêts canadiens dans la construction de son grand chemin principal, à part la garantie provinciale. En vendant ainsi ces actions de temps à autre sur le marché anglais, on est parvenu à rendre le capital du grand tronc presque sans valeur dans le temps, et ceci a été fait par les personnes mêmes qui retirent le plus d'avantage de l'entreprise—et qui aujourd'hui sont étonnées de voir que nous pouvons nous trouver dans la position de demander de l'aide pour compléter nos travaux. Quand le manque de confiance règne chez soi, nous n'avons pas raison de nous étonner si nos voisins ont des doutes eux aussi. J'arrive maintenant à un autre point qui servira beaucoup à expliquer la position dans laquelle nous nous trouvons actuellement.

À l'époque où la fusion s'effectua, les seuls chemins de fer qui pouvaient former partie de la ligne du grand tronc étaient le Toronto et Guelph, le St. Laurent et l'Atlantique, et le Québec et Richmond. La première et la dernière de ces lignes ne venaient

que de commencer, et ceux qui les avaient commencées, ainsi que l'expérience le fit voir depuis, n'auraient jamais été en état de les terminer. Le chemin du St. Laurent et de l'Atlantique était, il est vrai, plus avancé, mais avec une dette flottante considérable et des moyens d'emprunts presque épuisés, l'achèvement en était problématique. Un état de choses semblable, sinon pire, existait pour le chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent ; les actions de ces deux compagnies ne se vendaient pas au-dessus de 50 pour cent d'escompte, et il n'était pas probable qu'il y aurait changement pour le mieux lorsque fut exposé à Londres le plan de la fusion de tous les chemins qui formaient la ligne du tronc principal dans tout le Canada, comprenant dans ses conditions, ainsi qu'il a été dit plus haut, le bail de la ligne depuis *Island Pond*, jusqu'à Portland, donnant ainsi à la ligne pour tout le Canada un débouché soumis à son propre contrôle,—une grande voie qui, se divisant à Richmond, servait à relier Québec à Montréal par voie de chemin de fer, et donnait à cette ville un débouché sur l'Océan.

Le chemin entre la ligne provinciale et Portland fut en conséquence pris à bail et le chemin du St. Laurent et l'Atlantique fut uni à la compagnie du Grand Tronc ; mais comme les titres furent préparés en Angleterre, les directeurs n'eurent aucune occasion de faire une inspection minutieuse des travaux de ces compagnies,—chose qui aurait dû être faite avant que la compagnie du grand tronc ne les prit en sa possession ; et par conséquent ce ne fut qu'après que les officiers de la compagnie qui étaient arrivés dans le pays eurent visité le chemin de Portland, que les directeurs de Londres virent qu'il leur fallait dépenser plus d'un demi million pour mettre le chemin de Montréal et Portland en un état propre à la circulation et le préparer à exploiter le trafic qui lui était destiné. Ainsi donc, une somme de £734,032 a été dépensée sur la voie et sur les travaux du chemin de Portland, et ce montant, ajouté à £837,600 mentionné plus haut, forme la somme de £1,571,632 qui a été prise sur le capital de la compagnie, et qui naturellement était destinée à terminer la principale ligne du tronc. En conséquence, cette somme compte maintenant pour autant dans notre déficit actuel.

Et ce n'est pas tout ; car, ainsi que le mémorial présenté à Son Excellence le gouverneur général vous le dit, cette ligne même sur laquelle il a fallu dépenser tant d'argent et d'une manière si inattendue, est devenue une charge pour la compagnie plutôt qu'une aide, et il a été pris sur le compte du capital une somme

considérable pour pouvoir rencontrer les dépenses courantes de cette section, comme des sections de Québec et Richmond et St. Thomas. Ces sommes, y compris un demi million sterling pour travaux extra que d'abord l'on n'avait pas considérés nécessaires avant plusieurs années, mais que les besoins immédiats du trafic avaient exigés avant d'ouvrir les différentes sections à la circulation, constituent le déficit actuel de la compagnie. Je n'ai guère besoin d'ajouter que ces sommes étaient plus que suffisantes en elles-mêmes pour compléter la ligne telle qu'entreprise originairement.

Ainsi l'on verra que si la compagnie n'avait pas été déappointée d'abord dans la recette du montant réservé pour les actionnaires en Canada, en second lieu dans la condition où se trouvait le chemin de Portland et la somme de son trafic, et en troisième lieu dans les déboursés nouveaux qu'il a fallu faire pour les travaux extra—il n'y aurait pas eu de faux calculs dans les premières estimations. Je dis que, sans ces éventualités—éventualités que n'anticipèrent certainement jamais ceux qui conçurent le plan du grand tronc—la compagnie du grand tronc ne demanderait pas aujourd'hui une nouvelle aide pour compléter son chemin, quand des capitaux y ont déjà été souscrits en Angleterre et ont été employés à améliorer les chemins déjà existants, et seulement pour l'avantage de la province en général. Certainement personne ne niera pour un instant que la province seule a profité de ces dépenses.

Afin cependant de mettre les directeurs à l'abri de toute accusation d'avoir fait des dépenses téméraires ou inutiles, ou d'avoir dépensé de l'argent là où il en fallait le moins, ou plutôt là où les deniers dépensés devaient le moins rapporter, je puis dire ici qu' aussitôt que les directeurs de Londres s'aperçurent que leur actif ne suffisait pas pour faire face à leurs obligations, il se déterminèrent immédiatement à cesser les travaux dans les endroits les moins nécessaires dans la province et où ces travaux devaient être le moins profitables ; et par conséquent dans le mois de juillet de l'année dernière, il fut décidé de suspendre temporairement les travaux entre St. Thomas et les Trois-Pistoles et entre Belleville et Peterboro. Il fut aussi fait des changements dans le mode de paiement pour les travaux du pont Victoria, et je manquerais à la justice si j'omettais d'exprimer ici les profondes obligations que la compagnie doit aux entrepreneurs anglais MM. Peto, Brassey & Betts ;—cette maison ayant, dans toutes les occasions, manifesté le désir sincère de se conformer à la position de la compagnie.

Je n'entreprendrai pas ici, et je ne suis point prêt à défendre M. Brassey dans la démarche qu'il a faite en écrivant et publiant les lettres maintenant célèbres qu'il a adressées au président de la compagnie. Les directeurs n'en connaissaient pas l'existence, ils ne connaissaient rien de l'intention de les écrire jusqu'au moment où elles ont été entre les mains de l'hon. John Ross, et les propositions qui s'y trouvent énoncées n'ont jamais, que je sache, reçu l'approbation du bureau.

Je dois avouer que c'est un malheur que le public ait aussi souvent et trop identifié la compagnie avec les entrepreneurs,—et en traçant le progrès de la compagnie, il sera nécessaire de donner sur ce point quelques explications qui auront l'effet de faire disparaître bien des erreurs, vu qu'il ne peut pas y avoir de doute que l'opinion a généralement prévalu dans la province que les intérêts des entrepreneurs ont prédominé dans toutes les occasions. Les entrepreneurs ont été connus sous la désignation d'entrepreneurs canadiens (MM. Gzowski & cie.) et d'entrepreneurs anglais (MM. Peto & cie.), les premiers ayant la ligne entre Toronto et Sarnia, et les derniers le reste des travaux du grand tronc. Le montant du premier contrat était de £1,376,000 ; les paiements devaient en être faits en argent comptant sur les certificats des ingénieurs, et hors delà MM. Gzowski & cie. n'ont pas d'intérêt dans la compagnie, à l'exception de quelques 40 actions qu'ils possèdent dans le capital. La compagnie a tenu ses engagements avec les entrepreneurs canadiens, et a fait honneur à ses paiements avec ponctualité ; néanmoins, il n'en a pas été de même avec les entrepreneurs anglais, vu que ces messieurs ont toujours été en avant dans leurs travaux, tandis que la compagnie récemment a grandement retardé à les payer. Peut-être qu'il serait bon ici de dire que MM. Peto & cie. ont entrepris leur contrat à condition d'un paiement mixte—une partie en argent comptant, une partie en débetures et une partie en actions, et ils étaient aussi profondément intéressés dans la compagnie comme actionnaires, en étant devenus souscripteurs originaires pour un montant considérable, et ils entreprirent de plus de prendre les actions B. et les débetures qui n'étaient pas souscrites par le public ;—tandis qu'à part de ce montant considérable d'actions et de débetures, nous étions de fait endettés à la maison, pour argent comptant, à l'époque de l'octroi de la dernière garantie de £900,000, en une somme de plus de £400,000.

Ces faits expliqueront le grand intérêt que ces messieurs ont dans la compagnie et aussi la position que M. Brassey a prise dans ses lettres "comme actionnaire et comme entrepreneur." Et l'on verra ainsi que les entrepreneurs n'ont manqué dans aucun cas à remplir leurs obligations envers la compagnie. Dans la vue aussi, après l'octroi des £900,000, de faire achever plus tôt l'ouvrage, ils (MM. Peto et cie.,) ont même consenti à modifier leur contrat originaire, et cela dans un temps, il faut se rappeler, où les actions de la compagnie étaient à un escompte considérable; et par un contrat supplémentaire qui fut ratifié à Québec, à l'assemblée générale annuelle des actionnaires, le 5 de septembre dernier, il a été stipulé que le paiement des travaux encore inachevés entre St. Thomas et Toronto serait fait moitié seulement comptant et l'autre moitié en débentures de la classe B. et en actions, par proportions égales, et que le total du résidu du coût du pont Victoria serait payé pareillement en débentures de la classe B. et en actions, *tandis que le total de ces derniers travaux était auparavant payable en comptant.*

On se souviendra que la garantie originaire de £1,811,500 devait être remise à la compagnie à raison de 40 pour cent sur l'ouvrage fait—ce qui a été changé plus tard en 50 pour cent sur les travaux que l'on se proposait de presser avec plus de diligence, savoir : entre St. Thomas et Stratford; et lorsque le dernier acte de garantie fut passé, pour faire toucher à la compagnie toute l'aide que le gouvernement avait à sa disposition, il a été arrêté qu'aussitôt que les "habiles ingénieurs" nommés par le gouvernement auraient fait rapport sur l'état des travaux, 75 pour cent des £900,000 seraient immédiatement avancés à la compagnie sur la production des certificats nécessaires des ingénieurs,—mais, soit en conséquence de quelque fausse interprétation des termes de l'acte, ou pour d'autres causes dont l'explication n'est pas encore donnée, le gouvernement malgré les nombreuses et pressantes sollicitations de la compagnie pour se faire remettre les débentures, a retenu une somme qui se montait en Décembre dernier à plus de £600,000, et cela jusqu'à cette époque; il était bien connu du gouvernement, cependant, que ces délais mettaient la compagnie dans une grande gêne, et que pas un seul denier des £900,000, votés dans le mois de mai précédent, ne lui avait été payé. Ces faits étonnants, je n'ai que faire de le dire, n'ont pas peu contribué à jeter la compagnie dans l'état d'embarras où elle se trouve actuellement.

Je ne m'arrêterai pas plus longtemps sur les motifs qui ont pu dicter au gouvernement une telle conduite à l'égard de la compagnie ; les " habiles ingénieurs " qui, si l'intention du gouvernement eut été d'aider la compagnie, auraient dû être nommés dans le mois de mai dernier, ne l'ont été que depuis une couple de mois, et encore, lorsque fut soumis leur rapport qui montrait qu'un montant de débentures provinciales était dans le temps dû à la compagnie, pour plus de £310,000, (y ayant eu des remises de faites alors pour un montant de £465,000,) £110,000 seulement furent avancés—et ce n'est qu'après un second rapport de MM. Benedict et Street, les ingénieurs nommés, qu'une autre avance de £120,000 fut faite. De tels faits parlent pour eux-mêmes, et ils n'ont besoin d'être commentés ; mais je le demande, faut-il s'étonner que la compagnie soit dans des embarras monétaires quand les deniers qui lui sont dus par la province ont été retenus par le gouvernement même ? Les rapports qu'ont faits MM. Street et Benedict montrent qu'il ne faut pour compléter le chemin entre Brockville et Toronto qu'une balance d'environ £350,000, pour laquelle on a retenu le montant total de la garantie. Ces messieurs disent que lorsqu'il sera complété, ce chemin sera le mieux fini du continent ; et je puis mentionner ici, comme preuve de la détermination des entrepreneurs anglais d'aider la compagnie par tous les moyens en leur pouvoir, qu'ils ont pris depuis longtemps des mesures pour achever la section de Brockville à Toronto au commencement de l'automne prochain—ce qui sera un an avant le temps spécifié au contrat.

Je ne dois pas non-plus (car il s'est élevé des doutes sur ce point) omettre de mentionner le fait, que la compagnie dont l'objet principal, dans sa lutte actuelle, a été de maintenir le crédit de la province, a emprunté des banquiers de Londres le montant de l'intérêt dû sur les débentures de la province en Janvier,—se berçant, dans ce temps, de l'espoir qu'en représentant sa position au gouvernement, la garantie additionnelle lui serait accordée sans hésitation pour l'extension de la ligne à l'ouest de Stratford, avec de plus une aide sensible pour le pont Victoria,—laquelle aide additionnelle aurait sauvé la compagnie de toutes ses difficultés du moment et l'aurait mise en état de rencontrer toutes ses obligations, sans qu'il en coûtât un seul denier à la province.

Le 10 d'avril, cependant, lorsque le bureau des directeurs apprit que le gouvernement n'avait pas l'intention d'accorder la demande

du mémorial de la compagnie au sujet de l'émission de débetures pour compléter le chemin jusqu'à London et Sarnia, et pour l'achèvement du pont Victoria, la résolution suivante fut adoptée comme le seul moyen qui restait pour empêcher d'arrêter immédiatement les travaux :

Résolu,—"Qu'en autant que l'état embarrassé des affaires financières de la compagnie a nécessité, le premier janvier dernier, une demande d'avances des banquiers de Londres pour maintenir le crédit de la province et celui de la compagnie, en payant sans délai l'intérêt dû sur les débetures provinciales, et considérant qu'elle est incapable de rencontrer ces paiements à l'avenir tant que toute la ligne ne sera pas complète, y compris le pont Victoria, il est ordonné au vice-président de s'adresser à l'honorable inspecteur général pour le prier d'envoyer des instructions aux agents de la province à Londres pour qu'ils voient à faire face à l'intérêt du semestre échu le premier janvier dernier et pour le semestre courant qui deviendra échu en juillet prochain, sur les débetures émises par la province en faveur de cette compagnie, se montant en tout à £3,111,500."

Il faut espérer que malgré tout, cette demande sera accordée. Je voudrais qu'il fut compris cependant que le simple paiement de l'intérêt n'est pas ce qui est exigé. Ce que la compagnie veut, c'est qu'il lui soit avancé un autre montant de débetures pour assurer la section de Sarnia et le pont Victoria, afin de hâter l'achèvement de tout le chemin, ce qui mettra la compagnie du grand tronc en état de rencontrer, quoiqu'il arrive, l'obligation de payer l'intérêt des débetures de la province, tout en sauvant à la province la nécessité de déboursier un seul denier pour la compagnie.

Les avantages immenses que retirerait le pays d'un système complet de chemins de fer qui embrasserait non-seulement la ligne principale de l'est à l'ouest, mais encore les branches latérales nécessaires au plein développement des ressources de la province, doivent être évidents et le sont à l'esprit de tout canadien. Un tel système ouvrirait, pour ainsi dire, un marché à la porte de chaque cultivateur, en toutes saisons de l'année,—il ferait du Canada le grand chemin de l'Europe aux états de l'ouest,—il hausserait la valeur de la propriété,—il ferait établir les terres incultes,—et contribuerait plus à élever le Canada à une position honorable parmi les nations de la terre, que ne pourrait faire tout autre moyen possible ; ce sont là des arguments sans réplique qui doivent assurer

à la compagnie le plus grand montant d'aide provinciale possible. Le plan que propose l'honorable inspecteur général d'élever des droits de 25 pour cent sur les importations pour rencontrer les £200,000 d'intérêt que le gouvernement est appelé à payer sur ses propres débetures, ne semble pas rencontrer l'approbation du pays ; je prendrai donc alors la liberté de suggérer moi-même, avec toute la déférence et le respect possible, un plan qui, dans mon opinion, fera face à toutes les exigences de la situation ; c'est de doter le Canada d'un parfait système de chemins de fer, et d'encourir par là le moins de responsabilité possible.

Vous savez déjà que le montant actuel des débetures provinciales octroyées en faveur des différentes compagnies de chemin de fer de la province, s'élève à près de £5,000,000, portant un intérêt de 6 pour cent par année dont le gouvernement est en tout temps responsable, et qu'à certaines époques à venir il pourra être appelé à payer, comme c'est le cas aujourd'hui. Je suggère donc, qu'au lieu d'adopter le système de l'inspecteur général d'élever les droits, que la province emprunte £5,000,000 sterling avec la garantie impériale. Cette somme pourrait être prélevée à 3 par cent, car, si vous vous rappelez, qu'avant la guerre avec la Russie l'argent surabondait en Angleterre à ce taux et même à un taux plus bas d'intérêt, il ne peut y avoir de doute que le retour de la paix ne réduise la valeur monétaire au même taux sur les marchés anglais.

Avec les £5,000,000 ainsi prélevés, et personne ne peut craindre un instant qu'il serait difficile de les réaliser, je recommanderais au gouvernement d'acquitter les débetures de chemins de fer qui existent à 6 pour cent, d'éteindre les dettes de chemins de fer et offrir aux différentes compagnies le montant des débetures qu'elles auront déjà reçues, à condition que chaque chemin de fer, ainsi déchargé de son ancienne dette envers la province, émettra des actions privilégiées au montant de la moitié de la somme qu'il aura alors reçue de la province en pur don, et qu'il s'oblige avec cette somme ainsi prélevée de finir le plus tôt possible les différentes lignes latérales qui sont en projet ou qui pourront être considérées nécessaires et qui pourraient devenir rémunératives. C'est ainsi que pour une charge annuelle de £150,000 seulement la province obtiendrait un système parfait de chemins de fer, ouvrirait ses terres de l'intérieur, et s'assurait encore les avantages incalculables auxquels il a été fait allusion plus haut. Ce plan offrirait de plus aux actionnaires anglais, qui ont placé leurs

millions dans ces entreprises publiques, une chance de pouvoir les retirer plus tôt. Ils ont droit à la plus grande considération, malgré tout ce qui peut avoir été dit au contraire, et je suis convaincu, connaissant comme je connais la libéralité avec laquelle la province agit généralement dans les cas où l'équité prend la place de la loi absolue, que les actionnaires anglais n'ont besoin de rien appréhender en vous confiant les intérêts de leur position présente.

Chacun a fait son devoir, actionnaires, entrepreneurs ainsi que la province, oui, plus que son devoir, mais de malheureuses circonstances qu'il n'a pas été possible de prévoir ont littéralement paralysé la compagnie, de telle sorte qu'elle est incapable de continuer ; et elle vient aujourd'hui demander une aide suffisante pour la mettre en état de finir ses travaux et d'assurer par là le succès futur de toute l'entreprise.

Le haut intérêt que chacun prend à l'heureux achèvement de cette entreprise nationale, est l'excuse que j'ai à alléguer pour avoir occupé votre attention si longtemps.

Permettez-moi, Messieurs,

De me souscrire

Votre fidèle serviteur,

BENJAMIN HOLMES.

Montréal, 21 Avril, 1856.

80
43
129

Worcester L. J. Poppenham
Public Notary

at home

Worcester
Mass.

How
many

about